DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE
SERVICE DE LA FORMATION AERONAUTIQUE
ET DU CONTROLE TECHNIQUE

000001

FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'EXAMEN EN VOL POUR LA DELIVRANCE DE LA LICENCE PILOTE PRIVE AVION (PPL - A)

Février 2002 - FC 47

Mode d'emploi du formulaire d'épreuve pratique d'aptitude

Le recto des formulaires comprend 5 parties **à remplir au stylo à bille.**
En cas d'ajournement l'exemplaire bleu doit être **détaché avant** de remplir le verso.
La rigueur dans la rédaction de ces formulaires et l'exactitude des renseignements fournis incombent à l'examinateur dont la responsabilité est engagée vis-à-vis de l'administration auprès de laquelle il aura à se justifier si nécessaire. Il appartiendra à l'organisme de formation de fournir à l'examinateur tous renseignements ou justificatifs que celui-ci jugera utiles concernant la formation et l'examen (spécifications, approbations ...).
En cas d'échec le même formulaire est utilisé pour la seconde tentative.

1 - Première partie

Cocher la case appropriée selon que l'examen est effectué sur un avion monomoteur ou multimoteurs.
Indiquer les qualifications qui seront associées à la licence lors de la délivrance (ex : SE piston, TMG, ...).

2 - Deuxième partie

Nom du candidat : nom en majuscules.
Prénom(s) : prénom(s) dans l'ordre de l'état civil, en soulignant le prénom usuel.
Date de naissance : indiquer la date de naissance du candidat.
Organisme de formation : indiquer le nom de l'organisme qui a assuré la formation du candidat.
Signature du candidat : la signature atteste l'exactitude des renseignements portés dans cette partie. En outre, en cas d'échec à l'épreuve, le candidat signera le verso de l'exemplaire bleu reconnaissant ainsi avoir pris connaissance des raisons de cet échec.

3 - Troisième partie

Date : date de l'épreuve.
Lieu : nom de l'aérodrome de décollage pour l'épreuve sur avion.
Type d'avion et immatriculation : reporter le type et l'immatriculation de l'avion utilisé.
Temps de vol : indiquer l'heure bloc de départ, l'heure bloc d'arrivée et le temps total de vol.
Itinéraire : indiquer la liste des indicateurs d'emplacement des aérodromes où le candidat a effectué un atterrissage complet ou un toucher au cours de l'épreuve.
Sections échouées : tout candidat doit réussir toutes les sections de l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence.

L'échec à une rubrique d'une section entraîne l'échec à la totalité de la section.
En cas d'échec à plus d'une section, le candidat devra passer à nouveau la totalité de l'épreuve ou du contrôle.
En cas d'échec à une seule section, le candidat doit passer à nouveau cette section, le même formulaire est utilisé.
En cas d'échec à une section quelconque lors d'un nouveau passage de l'épreuve ou du contrôle, y compris aux sections qu'il avait réussies lors d'une tentative antérieure, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve ou du contrôle.

4 - Quatrième partie

Nom : Nom de l'examinateur en majuscules.
N° d'autorisation : indiquer le numéro d'autorisation donné par l'Autorité de l'Aviation Civile compétente.
Type et numéro de licence : type et numéro de la licence détenue par l'examinateur (voir deuxième partie).
Signature examinateur : signature de l'examinateur ayant fait passer l'épreuve pratique d'aptitude.

5 - Cinquième partie

Réussite, Echec, Echec à une seule section : cocher la case appropriée. (en cas d'échec, l'exemplaire bleu doit être **détaché avant** de remplir le verso).

6 - Verso de l'exemplaire bleu

Raisons de l'échec : donner d'une manière synthétique les raisons qui justifient l'échec. Le candidat signe cet exemplaire après en avoir pris connaissance.

Le formulaire est rempli à l'issue de l'épreuve et les différents exemplaires remis sans délai aux destinataires tels qu'indiqués au bas des feuillets. Le dossier d'examen comprenant l'attestation de formation, le feuillet central nommé Annexe, le feuillet rose et le feuillet bleu du formulaire d'épreuve pratique d'aptitude sont remis au service des licences où le candidat se présente.

ANNEXE

Epreuve pratique d'aptitude en vol pour l'obtention de la licence de pilote privé avion

1. Tout candidat à l'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention de la licence de pilote privé avion (PPL-A) doit avoir reçu une formation sur un avion de même classe et/ou de type que celui utilisé pour cet examen. Le candidat peut choisir de passer l'épreuve sur un avion monomoteur ou sur un avion multimoteurs (sous réserve de justifier d'une expérience de 70 heures de vol en tant que pilote commandant de bord sur avions). L'avion utilisé pour l'épreuve pratique d'aptitude doit être conforme aux conditions concernant les avions-école.

2. Le candidat doit tenir à disposition de l'examinateur :
   a - son carnet de vol ou tout autre document attestant de sa formation.
   b - une copie de son livret de formation.
   c - les documents administratifs relatifs à la qualification des entraîneurs synthétiques de vol ou à la navigabilité et à l'exploitation des avions utilisés.

3. Un échec à l'une des rubriques d'une section entraîne l'échec à la section entière. En cas d'échec à plus d'une section, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve. En cas d'échec à une seule section, le candidat doit passer à nouveau ladite section. En cas d'échec à une section quelconque lors d'un nouveau passage de l'épreuve, y compris aux sections, passées avec succès lors d'une tentative précédente, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve. Toutes les sections de l'épreuve pratique d'aptitude doivent être réussies dans une période de six mois au maximum.

4. Il peut être exigé du candidat qu'il suive un complément de formation à la suite de tout échec à l'épreuve pratique d'aptitude. S'il n'a pas réussi toutes les sections de l'épreuve à l'issue de deux tentatives, le candidat doit effectuer un complément de formation déterminé par l'examinateur. Le nombre d'épreuves qui peuvent être tentées n'est pas limité.

DEROULEMENT DE L'EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE

1. Si le candidat décide d'interrompre l'épreuve pratique pour des raisons que l'examinateur ne juge pas satisfaisantes, il doit repasser la totalité de l'épreuve pratique. Toutefois, si l'examinateur juge les raisons de l'interruption satisfaisantes, seules les sections non effectuées devront être passées lors d'un vol ultérieur.

2. A l'appréciation de l'examinateur, toute manœuvre ou procédure de l'épreuve peut être exécutée une seconde fois par le candidat. L'examinateur peut mettre fin à l'épreuve à tout moment s'il estime que la démonstration du niveau de compétence du candidat exige une nouvelle épreuve complète.

3. Le candidat doit piloter l'avion ou le TMG à partir d'une position permettant d'exercer les fonctions de commandant de bord et il doit passer l'épreuve comme s'il était le seul pilote à bord. L'examinateur ne doit pas prendre part à la conduite de l'avion, sauf lorsqu'une intervention est nécessaire dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable dans la circulation aérienne. La fonction de commandant de bord sera exercée par un pilote titulaire de la qualification d'instructeur.

4. Le trajet de l'épreuve de navigation (section 3) est choisi par l'examinateur. Ce trajet peut s'achever à l'aérodrome de départ ou à un autre aérodrome. Le candidat doit prendre en charge la préparation du vol et vérifier que tout l'équipement et la documentation pour l'exécution de celui-ci sont à bord. L'épreuve de navigation doit durer au minimum 60 minutes et peut, après accord entre le candidat et l'examinateur, faire l'objet d'une épreuve distincte.

5. Le candidat doit indiquer à l'examinateur les vérifications et les actions qu'il effectue, y compris l'identification des moyens radionavigation. Les vérifications doivent être effectuées d'après la liste de vérification (check-list) autorisée pour l'avion ou le TMG utilisé au cours de l'épreuve. Durant la préparation du vol de l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat est tenu de déterminer les régimes moteur et les vitesses. Les paramètres de performance de décollage, de l'approche et de l'atterrissage sont calculés par le candidat en conformité avec le manuel d'exploitation ou le manuel de vol de l'avion ou du TMG utilisé.

PERFORMANCES ACCEPTABLES

Le candidat à l'examen en vue de la délivrance de la licence pilote privé avion (PPL-A) doit démontrer sa capacité à :

- manœuvrer l'avion dans le cadre de ses limitations ;
- exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- faire preuve de jugement dans la conduite du vol ;
- appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- et garder le contrôle permanent de l'avion, d'une manière telle que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute.

Les tolérances de pilotage ci-dessous constituent une orientation générale. L'examinateur doit tenir compte des conditions de turbulence, des qualités manœuvrières et des performances du type d'avion utilisé.

Hauteur :

- vol normal :	± 150 pieds
- avec panne simulée de moteur :	± 200 pieds

Cap/Alignement sur aides radio :

- vol normal :	± 10°
- avec panne simulée de moteur :	± 15°

Vitesse :

- décollage et approche :	+ 15/- 5 nœuds
- tous autres régimes de vol :	± 15 nœuds

Nom du candidat : **Date de l'épreuve :**
Nom de l'examinateur :

000000

SECTIONS A EFFECTUER

		(**)
Section 1 : Opérations avant le vol et départ		
1.1	Documentation de vol et briefing météo.	
1.2	Calcul de masse et centrage ; performances.	
1.3	Préparation de l'avion et visite prévol.	
1.4	Démarrage moteur et procédure après mise en route.	
1.5	Roulage et règles de circulation au sol ; procédure avant décollage.	
1.6	Vérifications au décollage et après décollage.	
1.7	Procédures de départ de l'aérodrome.	
1.8	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie.	

Section 2 : Maniabilité		
2.1	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie.	
2.2	Changements de vitesse en vol rectiligne et horizontal.	
2.3	Montée. i. Montée au meilleur taux. ii. Virages. iii. Mise en palier.	
2.4	Virages à inclinaison moyenne (30°).	
2.5	Virages serrés (inclinaison 45°), incluant la reconnaissance et la sortie de virage engagé.	
2.6	Vol très lent avec et sans braquage de volets.	
2.7	Décrochage : i. Décrochage en lisse et sortie avec utilisation du moteur. ii. Approche du décrochage en virage à 20° d'inclinaison en descente et en configuration approche. iii. Approche du décrochage en configuration atterrissage.	
2.8	Descente : i. Avec moteur et sans moteur. ii. Virages serrés en vol plané. iii. Mise en palier.	

Section 3 : Procédures en route		
3.1	Journal de navigation, navigation à l'estime et usage de la carte.	
3.2	Tenue de l'altitude, du cap, de la vitesse.	
3.3	Orientation, calcul et révision des estimées, tenue du journal de navigation.	
3.4	Déroutement vers un aérodrome de dégagement (planification et mise en œuvre).	
3.5	Utilisation des moyens de radionavigation.	
3.6	Contrôle de la capacité élémentaire au vol aux instruments (virage de 180° en IMC simulé).	
3.7	Gestion du vol (vérifications, systèmes, carburant et givrage carburateur, etc).	
3.8	Liaison ATC : respect des instructions , procédures de radiotéléphonie.	

		(**)
Section 4 : Procédures d'approche et d'atterrissage		
4.1	Procédures d'arrivée sur l'aérodrome.	
4.2	*Atterrissage de précision (terrain court), atterrissage vent de travers si les conditions le permettent.	
4.3	*Atterrissage sans volets.	
4.4	*Approche, moteur au ralenti (dans le cas d'un avion monomoteur).	
4.5	Toucher (touch and go).	
4.6	Remise des gaz à faible hauteur.	
4.7	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie	
4.8	Actions après le vol.	
Section 5 : Procédures anormales et d'urgence		
Les exercices de cette section peuvent être combinés avec ceux des sections 1 à 4.		
5.1	Simulation de panne de moteur après décollage (dans le cas d'un avion monomoteur).	
5.2	*Simulation d'atterrissage forcé (dans le cas d'un avion monomoteur).	
5.3	Simulation d'atterrissage de précaution (dans le cas d'un avion monomoteur)	
5.4	Urgences simulées.	
5.5	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie, conduite du vol	

Section 6 : Vol asymétrique simulé et items pertinents de la qualification de classe ou de type		
Les exercices de cette section peuvent être combinés avec ceux des sections 1 à 5.		
6.1	Simulation de panne moteur après le décollage (à une altitude de sécurité, sauf si elle est effectuée dans un simulateur).	
6.2	Vol asymétrique : approche et remise de gaz.	
6.3	Vol asymétrique : Approche et atterrissage complet.	
6.4	Arrêt moteur volontaire et redémarrage.	
6.5	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie, conduite du vol.	
6.6	A l'appréciation de l'examinateur, tous les items pertinents de l'épreuve d'aptitude de la qualification de classe ou de type parmi la liste ci-dessous peuvent être inclus : i. Systèmes de l'avion comprenant l'utilisation du pilote automatique. ii. Utilisation du système de pressurisation. iii. Utilisation des systèmes dégivreurs et antigivreurs.	
6.7	Questions orales.	

L'utilisation des check lists, la conduite du vol (contrôle de l'avion à l'aide de repères visuels extérieurs, procédures de dégivrage et d'antigivrage etc...) s'appliquent à toutes les sections.

** : indiquer, pour chaque rubrique à effectuer, **I** pour Insuffisant ou **S** pour Suffisant

* : certains de ces exercices peuvent être combinés, à l'appréciation de l'examinateur en vol (FE)

ATTENTION : le candidat remet cette feuille ainsi que le dossier d'examen au service des licences où il se présente.

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE
SERVICE DE LA FORMATION AERONAUTIQUE
ET DU CONTROLE TECHNIQUE

000001

1

FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'EXAMEN EN VOL
POUR LA DELIVRANCE DE LA LICENCE PILOTE PRIVE AVION (PPL-A)

Examen réalisé sur un avion ☐ **MONOMOTEUR** ☐ **MULTIMOTEURS**

Qualifications associées à la licence : _____

2

Nom du candidat : _____ Prénom(s) : _____
Surname: *First name(s):*

Date de naissance : _____
Date of birth:

Organisme de formation : _____
Training school:

Signature du candidat :
Applicant's signature:

3

Déroulement de l'épreuve pratique :

Date : _____ / _____ Lieu : _____ / _____

Type d'avion et immatriculation	Temps de vol total de l'examen		
	Bloc départ	Bloc arrivée	Temps de vol
Itinéraire :			
Section(s) échouée(s) *Section(s) failed*			
Réentraînement demandé *Further training required*	Oui/Non *Yes/No*	Si oui, préciser :	

4

Nom de l'examinateur : _____
Examiner's name: ----------

N° d'autorisation : _____
Autorisation number : ----------

Licence : _____ / _____
licence type:

Signature examinateur :
Examiner's signature:

5 Résultat

Réussite : ☐
Passed:

Echec(*) : ☐
Failed:

Echec à une seule section : ☐
Failed in one section:

(*) : Donner les raisons au verso du feuillet bleu.
Give reasons on back of blue copy.

Rose (Feuillet Service des Licences) Vert (Feuillet Candidat) Jaune (Feuillet Org.formation) Blanc (Feuillet Examinateur) Bleu (Feuillet SFACT/PEA)

Attention papier autocopiant à détacher.
Ne pas utiliser la liasse comme support.

Raisons de l'ajournement :

Reasons for failure:

Signature du candidat :

Signature of applicant:

Je, soussigné(e) M. Mme ou Mlle…….

Atteste que M. Mme ou Mlle…….

remplit toutes les conditions pour prétendre à la délivrance de la licence de pilote privé

et en exercer les privilèges.

La présente attestation est valable sur classe……..

jusqu'au…….sur le territoire national.

Signature de l'examinateur Signature du candidat